



Il Ministro dell'Ambiente

VISTO il comma 2 ed i seguenti dell'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n.349;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione;

VISTO l'art. 1 della legge 28 febbraio 1992 n. 220, concernente la realizzazione di impianti per il trattamento delle morchie e delle acque di zavorra e di lavaggio delle navi che trasportano sostanze pericolose;

VISTO l'art. 1 commi 10 e 11 della legge n. 538/93 che trasferisce le funzioni del Ministero della Marina mercantile in materia di tutela e difesa dell'ambiente marino al Ministero dell'ambiente;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di impianto di ricezione e trattamento delle acque di zavorra di petroliere nel Porto di Trieste da realizzarsi in Comune di Trieste (TS) presentata dall' Ente Autonomo del Porto di Trieste con sede in Punto Franco Vecchio, Casella Postale 1927, 34100 Trieste, in data 5.4.1994, perfezionata in data 9.6.1994;

VISTA la documentazione integrativa ed i chiarimenti pervenuti dallo stesso Ente Autonomo Porto di Trieste in data 15.7.1994, 17.3.1995 e 10.4.1995;

VISTO il parere formulato in data 27.7.1995 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall' Ente Autonomo Porto di Trieste;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione ha:

preso atto che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante:

- un impianto di ricezione e trattamento di acque di zavorra delle petroliere (per una portata di acque oleose in arrivo di 10.000 metri cubi alla settimana), da realizzare nella zona portuale di Trieste, più precisamente nella località di San Sabba, in un'area adiacente il pontile SIOT (Società Italiana Oleodotto Transalpino) e in corrispondenza del pontile Porto Petroli; il progetto prevede la costruzione di un impianto di stoccaggio e trattamento dei liquidi (separatori

a gravità ed a flottazione, biofiltri), con scarico a mare delle acque depurate e disidratazione dei fanghi residui con una uscita media di 7,8 m³/giorno; al progetto è inoltre connesso l'ampliamento del pontile esistente, approvato con la variante al Piano Regolatore Portuale dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici: il pontile è ubicato in prossimità del pontile SIOT, tra il deposito ESSO e lo stabilimento della Altiforni e Ferriere di Servola SpA, con la possibilità di attracco di navi petroliere fino a 150.000 tonnellate di stazza lorda;

- l'opera è essenzialmente costituita da:

a) impianto per lo scarico delle acque di zavorra e per il lavaggio delle cisterne;

b) serbatoio di accumulo delle acque di zavorra (da 5.000 metri cubi);

c) impianto di trattamento delle acque di zavorra, delle acque di lavaggio e dei liquidi sversati accidentalmente o risciacquature (cosiddetti "slops"), con portata oraria media di 220 metri cubi all'ora;

- l'impianto è dimensionato in modo da poter trattare 400-450 m³ all'ora di detti liquidi; complessivamente l'opera è dimensionata in modo da trattare annualmente 480.000 tonnellate di acqua di zavorra, equivalenti a tre-quattro navi al mese;

- quando l'impianto di trattamento è in esercizio, sono previsti quattro flussi in uscita dal processo di depurazione di acque oleose, costituiti dalle fasi oleosa, acquosa, fangosa e dall'emissione in atmosfera;

- gli oli, raccolti in serbatoi di accumulo, provengono fondamentalmente dal processo di disoleazione primaria e dell'impianto di trattamento termico costituente l'ultimo stadio del trattamento;

- le fasi acquose in uscita dall'impianto provengono dalle due linee:

- trattamento mediante flottazione e successiva biofiltrazione;

- centrifugazione dei fanghi;

- la seconda linea è costituita dalla massa delle acque oleose in uscita dalla centrifuga, avente funzioni di disidratazione dei fanghi; in questo caso le acque vengono reintrodotte nel processo di trattamento a monte dei flottatori, essendo caratterizzate da una concentrazione di solidi sospesi maggiore di quanto consentito per lo scarico in qualsiasi corpo idrico; pertanto dalla centrifuga fluiscono all'esterno soltanto i fanghi disidratati;

- in uscita dall'impianto si ottiene un quantitativo medio di fango disidratato prossimo a 7,8 m³ per giorno; l'impianto in esercizio non produrrà rifiuti solidi, tossici e nocivi;

- nella fase di costruzione è previsto lo smaltimento dei seguenti materiali di risulta:

- materiale proveniente dalla demolizione di opere in calcestruzzo (70 m³) e di opere in ferro (50 tonnellate);

- materiale proveniente dal dragaggio (circa 900.000 m³);

- il primo materiale verrà smaltito definitivamente in discariche di 2^a categoria tipo A presenti in ambito regionale e provinciale; per quanto riguarda lo smaltimento dei fanghi da dragaggio, occorre notare come il Piano Regolatore del Porto prevede delle zone di imbonimento a mare, la cui tecnologia di preparazione prevede un banchinamento in palancole e riempimento con materiali diversi tra cui, appunto, anche fanghi di dragaggio;

- l'Ente proponente, già nella fase di progettazione di massima, ha richiesto alla Regione Friuli - Venezia Giulia l'autorizzazione allo scarico a mare delle acque trattate nell'impianto; la disoleatura viene garantita dai separatori lamellari e dai flottatori all'ingresso dei quali viene inserita una soluzione disemulsionante; all'uscita dei flottatori l'acqua trattata si immette in un canale dotato di analizzatore in continuo che permette la chiusura di una paratia appena i dati



Il Ministro dell'Ambiente

analitici dimostrano la non avvenuta depurazione, rimandando le acque all'ingresso della depurazione primaria; l'ultimo stadio dell'impianto previsto dall'Ente proponente è costituito da una filtrazione a biolite per l'abbattimento del carico organico eventualmente presente nelle acque, e dopo tale fase queste vengono immesse nella tubazione destinata allo scarico a mare;

osservato che:

- all'Italia derivano specifici obblighi nel campo della prevenzione dell'inquinamento marino dalla sottoscrizione della Convenzione IMCO, più nota come MARPOL;
- con la legge n. 203 dell'8 aprile 1976, in attuazione del regolamento della Convenzione MARPOL, relativo in particolare ai prodotti e/o residui di natura petrolifera, sono stati previsti impianti fissi a terra per il trattamento delle acque di zavorra e dei reflui oleosi in alcuni porti caratterizzati da traffici petroliferi e dalla presenza di bacini di carenaggio; con decreto del Ministro della Marina Mercantile del 23.12.1989, sono stati indicati i porti previsti dalla legge 203/76: Trieste, Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Taranto e Venezia; ai sensi della legge 27 dicembre 1977 n. 986, il Ministero della Marina Mercantile stabilisce in quali porti vadano realizzate anche stazioni per la degasificazione delle navi;
- con la legge 220/92, all'art.3, è espressamente richiamata la realizzazione del trattamento delle morchie e delle acque di zavorra e di lavaggio delle navi che trasportano idrocarburi e sostanze pericolose nel porto di Trieste;
- l'opera si colloca nelle aree disciplinate dal Piano Regolatore Portuale del porto di Trieste; per la realizzazione dell'opera, a seguito di una indagine condotta per conto della Regione Friuli-Venezia Giulia da Italimpianti, è stata prescelta l'area corrispondente al Punto Franco Oli Minevoli (PFOM), ubicata in prossimità del pontile SIOT, tra il deposito ESSO e lo stabilimento della Altiforni e Ferriere di Servola SpA;
- le opere a mare consistono nelle strutture necessarie all'accosto ed all'ormeggio delle petroliere che intendono compiere operazioni di scarico delle acque di zavorra e di lavaggio delle tanche; tali strutture sono state previste dall'Ente proponente in modo tale da consentire l'ormeggio contemporaneo di due navi, di cui almeno una da 150.000 DWT, e lo svolgimento delle operazioni in entrambi gli accosti;
- lo specchio d'acqua prescelto è quello situato in corrispondenza del pontile oli minerali esistente in "Zona SAICIL";
- la nuova opera prevede la realizzazione di un sistema di accosto (piattaforma, briccole di accosto e briccole di ormeggio) in prosecuzione del pontile suddetto, in posizione spostata verso sud-est rispetto all'asse dello stesso, onde rispettare la distanza di 320 metri dall'esistente pontile SIOT, ritenuta il minimo necessario ai fini delle manovre dei natanti fra le due opere; la piattaforma di accosto sarà collegata alla terraferma da una passerella stradale; alla struttura dell'impalcato della passerella verranno collegati i supporti necessari per il sostegno delle tubazioni; sulle piattaforme sono ubicate le attrezzature di sbarco (bracci di carico con relative valvole), lo scalandrone di accesso alla nave, la torre di supporto per il monitore girevole dell'impianto antincendio e gli attacchi delle manichette dei fluidi di servizio alla nave; lo spazio ricavato sulla piattaforma consentirà l'inversione di marcia degli automezzi di servizio;

60

valutato che:

- la zona prescelta è di scarsa valenza paesistica e ambientale; si tratta, infatti, di un'area industriale già ampiamente interessata da varie attività e priva di particolari significati naturalistico-ambientali; peraltro, non sono previste modifiche della linea di costa e il nuovo pontile costituisce il prolungamento di un pontile esistente; non vengono quindi provocate significative alterazioni dello stato dei luoghi;
- è necessario valutare con particolare attenzione, sia dal punto di vista ambientale che da quello paesaggistico, le modalità di smaltimento del materiale di risulta proveniente, nella fase di costruzione, dalle operazioni di dragaggio del fondale, e le modalità dello scarico a mare delle acque trattate;
- esaminati i rapporti di funzionalità tra l'opera proposta e le attività esistenti e in programma nell'area portuale e i pareri espressi dalle amministrazioni e dagli uffici regionali e locali, constatata la coerenza dell'intervento con le indicazioni della convenzione internazionale MARPOL, con la legislazione e decretazione nazionale in materia di porti da equipaggiare con impianti fissi a terra per il trattamento delle acque di zavorra, con gli strumenti di pianificazione regionale e con il Piano Regolatore del porto di Trieste, e tenuto conto della vicinanza dell'arsenale in cui si svolgono attività di riparazione navale, l'opera è da ritenersi certamente utile;
- le amministrazioni che hanno espresso perplessità o un parere negativo, hanno manifestato critiche, obiezioni o riserve circa le caratteristiche e le modalità di gestione dell'impianto progettato, con riferimento in particolare allo scarico a mare, alla destinazione dei fanghi e di altri residui, e alla configurazione scelta per il prolungamento del pontile, nonché a problemi quali il trattamento delle morchie e la presenza sullo stesso pontile dell'attività GPL proposta dalla Seastock, problemi questi ultimi due venuti meno nel corso dell'istruttoria, in quanto dette attività sono state del tutto escluse dai programmi;
- per quanto riguarda l'opera, le scelte progettuali e tecnologiche fatte dall'Ente proponente sono generalmente adeguate e in linea con gli orientamenti più aggiornati a livello internazionale; tuttavia miglioramenti potranno e dovranno essere apportati per soddisfare alcune delle prescrizioni sottoindicate;
- i problemi ambientali più rilevanti sono connessi invece alle modalità di smaltimento del materiale di risulta proveniente, nella fase di costruzione, dalle operazioni di dragaggio del fondale e dallo scarico a mare delle acque trattate;

CONSIDERATO che in conclusione, effettuato l'esame degli elaborati progettuali, dello studio di impatto ambientale e dei successivi chiarimenti e approfondimenti presentati dall'Ente proponente, analizzati i pareri espressi dagli Enti locali, dalle Amministrazioni territoriali dello Stato e dal pubblico, nonché il parere della Giunta della Regione Friuli-Venezia Giulia, la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso il parere che l'opera proposta sia compatibile con le caratteristiche ambientali dei luoghi, a condizione che vengano rispettate le prescrizioni nel seguito indicate, fatto salvo quanto previsto da norme specifiche in materia;

PRESO ATTO che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata, in particolare da parte di:



Il Ministro dell'Ambiente

- Soprintendenza archeologica e per i beni ambientali architettonici, artistici e storici, che ritiene "che non vi siano opposizioni da sollevare in sede di approvazione" del progetto "essendo esso relativo ad una zona di scarsa valenza paesistica e non presentando, quindi, da tale particolare punto di vista, motivi ostativi alla realizzazione dei manufatti previsti dal progetto",
 - Provincia di Trieste, che ha espresso, con deliberazione commissariale, parere negativo in riferimento "a una relazione degli uffici nella quale si manifestano perplessità sul dimensionamento dell'impianto, la sua adiacenza ad altre strutture industriali, le soluzioni proposte circa gli scarichi a mare, la entità delle emissioni nell'atmosfera";
 - Comune di Muggia, che con delibera comunale n. 44 di data 13 maggio 1994 esprime parere negativo;
 - Comune di Trieste, che con relazione istruttoria di data 3 settembre 1994 esprime osservazioni;
 - Capitaneria di Porto, che ha comunicato le seguenti osservazioni in merito alla realizzazione del pontile: "1) L'opera, radicandosi mediante una spezzata all'esistente pontile di San Sabba, restringe l'area del porto petroli tanto da impedire l'accosto di navi cisterna all'ormeggio situato a Nord di detto pontile, a causa dell'esigua area di evoluzione, nonché rende difficoltoso, in caso di emergenza, l'uscita delle bettoline ormeggiate in detta area allorché è presente una nave cisterna all'ormeggio n. 1 del pontile SIOT. 2) La capacità dell'ormeggio ubicato a Sud del pontile di San Sabba, attualmente in grado di ricevere navi di lunghezza fino a mt. 180, verrebbe penalizzata in quanto a causa del raccordo si potrebbero ormeggiare solo navi di minore lunghezza, e quindi di minore capacità. 3) L'ormeggio sul lato Nord del progettato pontile, su cui si prevede che potrebbero attraccare navi fino a 150.000 tonnellate di stazza lorda, sia per la ristrettezza del circostante specchio acqueo, sia per la presenza del gomito delle tubazioni di sbarco di petrolio del pontile SIOT senza idonee difese a mare (briccole), non potrebbe nelle suseposte condizioni ricevere navi oltre 80.000 T.S.L. al fine di garantire un adeguato livello di sicurezza. 4) Allo scopo di realizzare migliori condizioni di operatività, considerata la ravvicinata presenza del terminale petrolifero della SIOT, sarebbe opportuno di traslare parallelamente l'ultimo tratto dell'opera progettata verso Sud di almeno 30/40 metri";
- sono inoltre pervenute dalla Regione le seguenti osservazioni, allegate alla nota del 15.6.1995, presentata da: Ente Zona Industriale Trieste, Ministero Lavori Pubblici (Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Trieste), Ferrovie dello Stato di Trieste, U.S.L. n. 1 di Trieste, Dogana di Trieste, Prefettura di Trieste; Direzioni Regionali di: Sanità, Viabilità e Trasporti, Protezione Civile, Industria, Ambiente, Pianificazione Territoriale, SIOT (Società Italiana Oleodotto Transalpino);

di tutte le osservazioni pervenute si è tenuto conto ai fini dell'espressione del parere della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e per le relative prescrizioni;

VISTA la nota del 15.6.1995 della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia, pervenuta in data 19.6.1995, con cui si trasmette la deliberazione n.2676, approvata dalla Giunta regionale in data 5.6.1995; a seguito di una articolata ed elaborata istruttoria, che, ai sensi della legge regionale 43/1990, prevede l'acquisizione del parere dei Comuni interessati, della Provincia, degli uffici territoriali dell'Amministrazione statale, della USL competente e di altri organi pubblici locali, nonché degli uffici regionali, con la citata deliberazione la Giunta Regionale del Friuli-Venezia Giulia ha espresso parere favorevole alla realizzazione del progetto, "recando tuttavia

alcuni suggerimenti utili al perfezionamento del progetto" di cui la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha tenuto conto per la formulazione del parere e delle relative prescrizioni;

VISTO il parere favorevole del Ministero per i beni culturali e ambientali del 14.7.95 pervenuto con nota dell'1.8.95;

VISTO il parere dell'Ispettorato Centrale Difesa Mare pervenuto in data 11.10.95, con cui si esprime parere favorevole in merito alla compatibilità ambientale del progetto;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo all'impianto di ricezione e trattamento delle acque di zavorra di petroliere nel Porto di Trieste, da realizzarsi in Comune di Trieste (TS) località Punto Franco Vecchio, Casella Postale 1927, 34100 Trieste, presentato da Ente Autonomo del Porto di Trieste, a condizione che:

si ottempererà alle seguenti prescrizioni:

- a) non potrà essere ammessa sul pontile e sulla adiacente area ex Esso alcuna attività di stoccaggio e movimentazione di GPL;
- b) l'Ente proponente dovrà definire, di intesa con la Capitaneria di Porto, la configurazione del prolungamento del pontile, secondo le seguenti indicazioni:
 - definire la capacità di ormeggio sul lato sud del pontile di San Sabba, in modo tale da consentire l'attracco, ad opera realizzata, anche di navi di lunghezza fino a 180 metri;
 - definire la stazza e la lunghezza delle navi che possono attraccare sul lato nord del nuovo pontile;
 - una volta stabilite le capacità di ormeggio, provvedere a definire la configurazione finale della piattaforma, della passerella e della struttura di ubicazione della stazione di pompaggio;
- c) dovrà essere approvato un preciso programma di smaltimento dei residui solidi e liquidi dell'impianto e, prima della realizzazione dell'impianto, tale programma dovrà essere approvato dalla Regione;
- d) prima della realizzazione del progetto dovrà essere predisposto un programma di monitoraggio e controllo sull'effluente liquido finale in modo da garantire che, attraverso il riscontro dei dati analitici, sia abbattuto il carico organico e, più in generale, vengano rispettati allo scarico i limiti della normativa nazionale (Tab. A legge 319/76); il programma dovrà essere approvato dalla Regione Friuli-Venezia Giulia;
- e) lo scarico a mare dei reflui depurati avverrà o attraverso la fognatura pubblica che attualmente recapita a mare oltre la diga foranea, ovvero attraverso un'idonea opera che eviti comunque lo sversamento nella Baia di Muggia;
- f) l'area a terra non strettamente indispensabile alla funzionalità degli impianti dovrà essere opportunamente sistemata a verde;



Il Ministro dell'Ambiente

- g) l'Ente preposto alla gestione dell'opera dovrà tenere un registro di movimentazione delle navi, numerato progressivamente ed opportunamente vidimato;
- h) prima del rilascio dell'autorizzazione regionale all'esercizio dell'impianto di trattamento, l'Ente proponente dovrà presentare agli uffici della Regione un manuale organico di gestione, al cui rispetto sarà tenuta, contenente: le procedure di certificazione, analisi, accettazione e controllo dei materiali in ingresso e in uscita; la definizione del sistema di autocontrollo (organizzazione, linee di responsabilità, procedure amministrative e tecniche, registrazione e documentazione, controlli, laboratorio analitico ecc.), di cui dovrà valersilo stesso Ente, nonché un piano di emergenza e un piano di sorveglianza ambientale;
- i) l'Ente proponente dovrà attenersi a tutte le prescrizioni che emergeranno dalle analisi globali di rischio che l'Ispettorato regionale del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco svolgerà sull'insieme dell'area portuale-industriale;

si raccomanda, infine, che l'Amministrazione Comunale, in accordo con l'Ente Autonomo del porto, individui le opere di urbanizzazione necessarie, definisca gli strumenti urbanistici di attuazione, nonché le modalità e i tempi di realizzazione, coerenti con l'entrata in esercizio dell'impianto.

DISPONE

- che ai fini dell'approvazione di cui all'art. 3 bis del decreto legge 31 agosto 1987 n. 361, così come convertito dalla legge 29 ottobre 1987 n. 441, il proponente dovrà trasmettere alla Regione, e per conoscenza al Ministero dell'Ambiente, gli elaborati definitivi del progetto adeguati secondo le integrazioni, le modifiche, i chiarimenti intervenuti nel corso dell'istruttoria, nonché secondo le prescrizioni del presente provvedimento;
- che il presente provvedimento sia comunicato all'Ente Autonomo del Porto di Trieste ed alla Regione Friuli Venezia Giulia, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. n.377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre Amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li - 9 NOV. 1995

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

Acuto